

Règlement

Coupe de France ROADSTER CUP

- 2014 -

(version 1 du 22/11/13)

ARTICLE 1 : OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles le MC Motors Events organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée :

Coupe de France Roadster Cup (RC)

Cette coupe se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.
Un classement final sera établi à l'issue de la saison dans chacune des catégories, ainsi qu'un classement général.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION

2.1. PILOTES

Pourront participer à la Coupe de France Roadster Cup les titulaires d'une licence F.F.M. NCA en cours de validité, les pilotes munis d'une licence NCB (ou d'une licence compétition à la journée) pourront également y participer en tant que "gentleman rider" (dans les conditions définies ci-dessous).
Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (15 ans s'il est en catégorie 600) et titulaires du C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Ne seront pas admis à participer à cette coupe (sauf dérogation exceptionnelle de l'organisation) :
- Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines confondues hormis les pilotes classés en endurance après la 3ème place.
- Tout pilote ayant marqué au moins 10 points en championnat national de Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2011, 2012 et 2013, à l'exception du Promo 500 Cup
- Le premier des coupes de marque et multimarques 2011, 2012 et 2013, tous constructeurs confondus, sauf Twin Cup.

Au moment de son engagement, le pilote fait une déclaration sur l'honneur de son palmarès. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe.
Il est par ailleurs entendu que les organisateurs de la Coupe de France Roadster Cup se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

Néanmoins, les organisateurs se réservent le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes ("gentleman rider") de participer à certaines courses et hors classement, moyennant des frais de bureau de 50 € et dans la limite de 2 meetings à l'année par pilote. La priorité à l'inscription sera néanmoins donnée aux pilotes inscrits au championnat complet, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et de la Coupe de France Roadster Cup en particulier.

2.2. MACHINES

La Coupe de France Roadster Cup est ouverte à tous les modèles achetés en France, ou tout autre pays de l'Union Européenne, sans restriction d'année tels que :
- HONDA Hornet, YAMAHA FZ6, FZ8, MT09, SUZUKI GSR 600, 750 ou TRIUMPH Street Triple
- Et en règle générale à tous les roadsters de série 4 temps 3 et 4 cylindres de 600 à 800cc et bicylindres de 600 à 920cc **au prix maximum de 11 000€ TTC prix catalogue des années 2012/2013/2014.**

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le service des Mines avec les options catalogue du constructeur. Pour les versions non bridées, le prix public "clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder la somme indiquée ci-dessus.

Les catégories seront réparties comme suit :
Catégorie 600 : moto jusque 600cc 4 cylindres, jusque 675cc 3 cylindres et jusque 699cc bicylindres
Catégorie 800 : moto de 601 à 800cc 4 cylindres, de 699 à 920cc bicylindres

2.3. INSCRIPTIONS

Les pilotes souhaitant participer à la Coupe de France Roadster Cup devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

MC MOTORS EVENTS
Coupe de France Roadster Cup
14 rue cauchy
75015 PARIS

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 300 € à l'ordre du MC Motors Events et le bulletin d'inscription rempli et signé.
Ce montant donnant droit à :
- Un tarif préférentiel auprès de certains de nos partenaires.
- L'ensemble des mailings, infos, résultats pour toute la saison,
- Un accueil pilote CUP sur chaque épreuve.

Les bulletins d'inscription aux différentes épreuves de la saison devront être renvoyés dès le début de saison. L'engagement à chaque épreuve est de 320€ (sauf pour l'épreuve d'ouverture des 24h Moto), voir annexe 1 article 1.

2.5. REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION

La date butoir de remboursement du montant d'inscription est fixée au 01/01/2014. L'annulation à la saison devra se faire obligatoirement par lettre recommandée. Par ailleurs, il sera prélevé sur le remboursement une somme forfaitaire de 100€. Passé ce délai, les droits seront acquis. Le pilote ayant demandé le remboursement de ses droits ne pourra se réinscrire pour la saison 2015 en Coupe de France Roadster Cup, sauf autorisation exceptionnelle de l'organisation.

ARTICLE 3 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Voir Annexe 1.

ARTICLE 4 : RÈGLEMENT TECHNIQUE DES COMPÉTITIONS

Voir annexe 2.

ARTICLE 5: CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES

5.1. CLASSEMENT GÉNÉRAL

Un classement général sera établi à l'issu de chaque épreuve, ainsi qu'un classement 600 et 800, le barème des points sera le suivant :

1er : 25 pts	**4e : 18 pts**	**7e : 14 pts**	**10e : 11 pts**	**13e : 8 pts**	**16e : 5 pts**	**19e : 2 pts**
2e : 22 pts	**5e : 16 pts**	**8e : 13 pts**	**11e : 10 pts**	**14e : 7 pts**	**17e : 4 pts**	**20e : 1 pt**
3e : 20 pts	**6e : 15 pts**	**9e : 12 pts**	**12e : 9 pts**	**15e : 6 pts**	**18e : 3 pts**	

Pôle position : 1 pt (1 point par week-end) - uniquement pour le classement scratch
Meilleur tour en course : 1 pt (si précisé sur la feuille de résultat) - uniquement pour le classement scratch

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de secondes places, en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.
En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M., le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.N.V., Code Disciplinaire).
En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.
Pour les week-ends comportant 2 courses, l'intégralité des points sera distribuée à chaque course.

5.2. PRIMES D'ARRIVÉE SCRATCH.

Des primes seront attribuées à l'issue du week-end selon le barême suivant (un classement week-end scratch sera établi selon le barême du classement scratch, hors point du meilleur tour et de la pole position) :

1er	300 €
2^{e}	200 €
3^{e}	100 €
4e au 10^{e}	70 €

Les primes seront payées en fonction des versements des partenaires, ce qui pourra occasionner des retards. Si un partenaire annulait unilatéralement son partenariat envers la Coupe de France Roadster Cup en cours d'année, la somme serait imputée au détriment des primes d'arrivée.

5.3. LOTS SUR CHAQUE ÉPREUVE

Des lots supplémentaires (pneumatique, lubrifiant,…) pourront être attribués à chaque course. Ils seront confirmés à chaque épreuve.

5.4. CLASSEMENT MACHINE DE PRESSE OU GENTLEMAN RIDER

Les pilotes "gentleman rider" pourront participer à une épreuve et figureront sur le classement général de l'épreuve, mais ne marqueront pas les points et ne percevront ni primes ni lots.
La priorité à l'inscription sera donnée aux pilotes inscrits au championnat, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS

17 & 18 Mai 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ledenon (30) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
21 & 22 juin 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Carole (93) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
12 & 13 Juillet 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ales (30) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
30 & 31 aout 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Le Vigeant (86) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
19 & 20 septembre 2014 - Ouverture des 24 heures Moto - Le Mans (72) - 1 vitesse

ARTICLE 7 : **KIT DE DÉPART**

Un kit de départ obligatoire sera vendu à chaque pilote engagé.
Ce kit comprendra :

- Un casque intégral de la marque du partenaire à venir (les pilotes "gentleman rider" n'ont pas l'obligation du casque)
- Les pneumatiques DUNLOP SPORTMAX GP RACER 211

Le détail du montant de chaque élément sera communiqué avec l'envoi des bons de commande.
Les pilotes pourront commander les éléments du kit par le biais des bons de commande qui leur seront remis avec la confirmation d'inscription à la coupe ou par leur propre moyen.
Tout pilote non en conformité ne pourra prétendre à ses primes d'arrivée et se verra exclu du classement de la course. Il ne pourra également demander le remboursement de ses droits d'engagement à la course et à la coupe.

ARTICLE 8 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

8.1. TENUE DES PILOTES

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.
La combinaison cuir, les bottes et les gants seront de marque libre. Le casque devra être de la marque du partenaire. **La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués.**
En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points et par le non versement de ses primes d'arrivée jusqu'à la remise en conformité de son équipement (les primes perdues le sont définitivement, la remise en conformité n'est pas rétroactive). A la 3ème infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.
Le port d'une protection dorsale rigide et **étiquetée à la norme** est obligatoire, celle-ci est portée dans la combinaison. Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.
La décoration du casque reste libre à condition de respecter le plan de stickage.

8.2. PUBLICITÉ SUR LA MACHINE

Chaque concurrent devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification spécifique (le plan et les stickers seront donnés aux pilotes par l'organisation lors de la 1ère épreuve).
Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la coupe et des partenaires de la Coupe de France Roadster Cup, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.
En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points et par le non versement de ses primes d'arrivée jusqu'à la remise en conformité

de son équipement (les primes perdues le sont définitivement, la remise en conformité n'est pas rétroactive). A la 3ème infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.
La décoration de la machine pour la couleur est libre.

8.3. EXPLOITATION PUBLICITAIRE
Le Team Motors Events et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise le Moto Club, le Team Motors Events et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.
Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général, et de l'article 7 en particulier.
Aucune marque, société ou association (non partenaire de la Coupe de France Roadster Cup) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

ARTICLE 9 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.
Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par le jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.
Si la faute s'avère suffisamment grave, l'organisateur dans le cadre du code de discipline et d'arbitrage de la F.F.M. pourra prononcer l'exclusion définitive pour la saison.

9.1. DÉMONTAGE
Le directeur de course et les contrôleurs techniques se réservent le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers du constructeur concerné.
En cas de non-conformité, les pièces seront saisies par l'organisation.
En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

9.2. SANCTIONS
Toute infraction au règlement technique entraînera :
- à la première infraction, la non-comptabilité des points de l'épreuve et le non-classement de celle-ci
- à la deuxième infraction, l'exclusion définitive pour la saison
Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.
Les meetings se composant de 2 courses (une vitesse et une course longue), si une infraction est sanctionnée lors de la première course et une nouvelle fois dans la seconde course, de ce même meeting, l'exclusion de la saison ne sera pas appliquée.

ARTICLE 10 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.
Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 350 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 11 : ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

ARTICLE 12 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.
Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.
Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

ARTICLE 13 : MATERIELS SUR LES CIRCUITS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 14 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de la Coupe de France Roadster Cup. Pour cela, nous vous demandons :
- De na pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et de stopper tout bruit de moteur après 20h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

ARTICLE 15 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retiré. Tout bracelet mis de façon à permettre d'être passé d'une personne à une autre sera détruit et non remplacé.

ANNEXE 1 : **Organisation des compétitions**

1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés de 2 chèques de règlement de 50% du montant total de l'inscription à la course (**320€**, transpondeur compris. **269€** pour l'épreuve en ouverture des 24h du mans).
1 mois avant l'épreuve, le 1er chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.
Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, le second chèque sera alors renvoyé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée, mail (motors-events@wanadoo.fr) ou par courrier remis en main propre à l'organisation.
En cas de blessure ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation du meeting par décision fédérale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.

Les engagements seront clos impérativement 1 mois avant la date de chaque manifestation. Les pilotes sollicitant un engagement après cette date, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une pénalité de 40€.

Les opérations de contrôles administratifs et techniques auront lieu le vendredi de 10h à 12h30 et de 14h00 à 18h30. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 18h30 (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).
Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Le passage au contrôle technique doit se faire sabot et coque arrière déposés, pour faciliter le contrôle des différents éléments de sécurité s'y référant.

Avant la 1ère manche, un chèque de caution de 250 € pour le transpondeur sera demandé à chaque pilote. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation toute la saison et restitué après la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :
- CASM,
- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :
- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,
- Sa tenue complète de pilote,
- La carte grise de sa machine (WW garage et carte grise dite RSV autorisés) ou la feuille des mines.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

1.1. CONCURRENT POSSEDANT DEUX MACHINES

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les faire contrôler toutes deux par les contrôleurs techniques. Le pilote possédant deux machines (qui ont été contrôlées) pourra utiliser ses deux machines pendant les essais chronométrés et aura possibilité d'utiliser l'une ou l'autre pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture du parc d'attente.

2. QUALIFICATIONS

Pour chaque épreuve, il est prévu deux séances d'essais chronométrées de 15 minutes minimums.
Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort sans distinction des catégories pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.
Ex: si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1er du classement provisoire sera dans le 1er groupe, le 2ème dans le second, le 3ème dans le 1er, le 4ème dans le second groupe etc…
Le nombre de pilotes admis pour chaque série d'essais chronométrés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, et figurant sur le règlement particulier.
Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

L'organisation se réserve le droit de choisir le nombre de pilotes qui participeront à la finale A et à la finale B, voire à la finale C, ceci ayant pour but de faire rouler un maximum de pilotes.

3. BRIEFING

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course. **Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absences (Stop & Go de 20s qui sera appliqué lors de l'épreuve d'1 heure, ou de la 1ère vitesse lors des week-end ne comportant pas de course longue). Le lieu et l'heure du briefing seront précisés sur le panneau d'affichage officiel.**
Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

4. COURSES

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2014 pour les épreuves de vitesse).

4.1. ÉPREUVE DE VITESSE CLASSIQUE

La finale se déroulera sur une distance d'environ 40 km plus ou moins un tour.
Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire cette distance à environ 30 km.
Toutefois le Directeur de courses peut modifier ces distances.

4.2. ÉPREUVE DE COURSE LONGUE D'UNE HEURE

Pour les courses d'1 heure, un ravitaillement essence de 2 litres minimum sera obligatoire. Tout pilote n'effectuant pas son ravitaillement sera sanctionné par une disqualification.
Si le drapeau rouge doit être sorti et arrêter définitivement la course, les pilotes qui n'ayant pas effectué leur ravitaillement essence seront également disqualifiés.

4.2.1. CRENEAU HORAIRE POUR RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement essence devra OBLIGATOIREMENT intervenir entre **le 4ème tour du pilote de tête et la fin de la 39eme minute (39'59'')**. En dehors de ce délai, le ravitaillement sera considéré comme nul et entraînera la disqualification du pilote et sa sortie de la piste sur drapeau noir.

En cas d'arrêt de la course au drapeau rouge, le classement s'effectue sur le tour précédent. Si un ravitaillement est en cours ou a été effectué pendant le tour de présentation du drapeau rouge, le ravitaillement sera validé. Cependant, le temps de ce ravitaillement ne pourra être comptabilisé, il ne sera pas demandé au pilote de ravitailler à nouveau; mais un temps forfaitaire sera appliqué.
Ce temps sera adapté à chaque circuit et sera annoncé lors du briefing obligatoire de l'épreuve. Par exemple pour Ledenon, le temps sera de 50 secondes.

En cas de nouveau départ après un drapeau rouge, et si le créneau de ravitaillement s'avère trop court, pour des raisons de sécurité (trop de ravitaillement simultanément), le Directeur de Course pourra agrandir le créneau de ravitaillement, les pilotes en seront avisés sur la pré-grille du nouveau départ.
De même, en cas de drapeau rouge, aucune opération (changement de pneumatiques, essence, réparation diverse…) ne sera autorisée sur les machines durant les tours de chauffe et de formation du nouveau départ, encore moins durant le parc fermé.

4.2.2. ARRET AUX STANDS

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler.
Les ravitaillements en carburant doivent se faire conformément au règlement suivant :
- Le pilote ne peut rentrer en roues libres dans les stands, le moteur doit être coupé au dernier moment.
- Machine obligatoirement arrêtée lors de l'arrêt au stand.
- Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée devant le stand.
- Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.
- Les opérations de ravitaillement et les réparations ne peuvent pas avoir lieu simultanément.
- Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.
- Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie, cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils a poudre de type ABC ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs à Co2 efficace sur les feux d'hydrocarbures (PAS D'EXTINCTEUR A EAU), et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement. Elle devrait être habillée avec une tenue "pompier" (voir ci-dessous)
-Une deuxième personne affectée au remplissage du réservoir devra être habillée d'une tenue en coton ou cuir, de gants de cuir ou ignifugée (pas de gants de mécanique), de chaussures montantes en cuir (pas de baskets) et d'un casque avec écran de protection ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection. Le même équipement est demandé à la personne affectée à la sécurité incendie. Le remplissage devra s'opérer avec le système défini à l'article 4.2.3 de l'annexe 1 du présent règlement.
- Toutes interventions importantes (autres que ravitaillement, plaquette ou changement de roues) devront, de préférence, se faire à l'intérieur du stand, sans restrictions du nombre de personnes.
- Quatre personnes maximum peuvent intervenir simultanément sur la machine (si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes) lors d'opérations de maintenance ou réparation hors du stand.

Chaque pilote est responsable du respect des consignes de sécurité (art 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse). Le non respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop and go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusque la disqualification.

4.2.3. SYSTEME DE RAVITAILLEMENT

Le système de remplissage est libre pour permettre l'utilisation de systèmes de type "Acerbis", mais doit permettre au débit d'essence de s'arrêter automatiquement lorsqu'on lâche la poignée du derrick. En course, **le remplissage du réservoir au "bidon-entonnoir" est interdit**. Les vannes « zenith » sont interdites.
Les derricks positionnés en hauteur sont interdits. Le remplissage des systèmes de ravitaillement s'effectuera devant le stand de l'équipage à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle (il devra en aucun cas s'effectuer au« bidon-entonnoir ») le préposé à l'extincteur devant surveiller l'opération, et toutes les personnes devront être en tenue "pompier"
Un maximum de 30L d'essence, tout contenant confondu, est autorisé dans les stands, en conformité avec le règlement fédéral.

4.3. ARRET DE LA COURSE

Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CNV 2014.

4.4. CLASSEMENT DE LA COURSE

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.
Pour être classé, un pilote devra avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci, dans délai défini par le RP. A l'issu de chaque épreuve, les 3 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

ANNEXE 2: **Règlement technique des compétitions**

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES
Pour tous les points non prévus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux règles générales C.N.V. 2014, et plus particulièrement celui des Coupes de France Promosport.
Les reniflards de réservoir d'essence et de radiateur d'eau devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs de capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.
Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.
Afin de prévenir toute pollution de l'environnement, chaque pilote devra utiliser tapis environnemental (pas de simple moquette) au moins aussi grand que sa machine pour les opérations de mécanique dans le paddock. Tout infraction sera pénalisée d'une amende de 50€.

2. PNEUMATIQUES
Ils devront être du type considéré (SPORTMAX GP RACER D211) et de la marque partenaire (DUNLOP) de l'épreuve, en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie de la marque partenaire. La liste complète des références autorisées est en annexe 3.

3. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT
Il sera de marque libre, existant dans le commerce. Toute modification devra être validé par les contrôleurs techniques. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.
Un contrôle sono métrique aura lieu lors des vérifications techniques, le nombre maximum de dB sera de 102 aux régimes suivants :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT
- béquilles
- clignotants
- rétroviseurs
- repose pieds passager
- phare et support de phare
- feux arrière
- klaxon
- support de plaque minéralogique
- protection de chaîne
- barre de maintien passager
- poignées de béquillage
- comodo d'éclairage

Seul l'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.

5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES
PARTIE CYCLE

5.1. FOURCHE
Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Quantité et qualité d'huile libres. Modification des tés interdite. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).
Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle adaptable permettant ainsi les réglages en précontrainte des ressorts ainsi que les réglages extérieurs d'hydraulique de détente est autorisé. Pontet rigidificateur interdit sauf celui présent d'origine dans le garde-boue.
Les tubes et fourreaux doivent rester d'origine.

5.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION
Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE
Libre. Fixation d'origine. Biellettes adaptables autorisées.

5.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES
Libres. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent.

5.5. FREINS
Les vis des fixations des étriers doivent être freinées par un fil de sécurité. Les durites de frein peuvent être remplacées par des durites de type « aviation » (fortement recommandé). La séparation des durites de frein devra se faire au dessus du Té de fourche inférieur. Modification du bocal d'origine du maître cylindre arrière autorisée.
Sont autorisés :
- Les durites aviation de marque quelconque (1 durit par étrier au départ du maître cylindre),
- Le liquide de frein de marque quelconque.
- Les étriers de frein de marque quelconque
- Les disques de freins adaptables dans les mêmes dimensions et matériaux que l'origine
- Les plaquettes de freins de marque quelconque
- Le Maitre Cylindre de marque et modèle libre

5.6. TABLEAU DE BORD
Le compteur et son entraînement pourront être retirés, un compte tours devra être présent et en ordre de marche, son support reste libre.

5.7. LEVIERS
Adaptable autorisés. Tours les leviers (embrayage, freins...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de cette sphère : 16mm minimum). Cette sphère peut etre applatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

5.7.1. PROTECTION DES LEVIERS
La protection du levier de frein est OBLIGATOIRE. Les dispositifs de protection des leviers doivent faire l'objet d'une construction de série et être normalement distribués dans le commerce. Les fabrications maison sont interdites. Le responsable du contrôle technique pourra refuser ses dispositifs s'ils ne correspondent pas à l'article 5.7.1 ou s'ils sont considérés comme dangereux.

5.8. COUPE-CIRCUIT
Les motos devront OBLIGATOIREMENT être équipées d'un coupe-circuit relié au pilote (type jet ski) afin d'arrêter le moteur en cas de chute. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

5.9. ROUES ET ENTRETOISES
Les roues d'origine, ou copies de roues d'origine dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Les jantes en magnésium, carbone ou titane sont interdites. Entretoises libres.

5.10. SELLE
La partie avant pourra être modifiée par retrait de la mousse de rembourrage. Les selles monoplaces sont autorisées.

5.11. TRANSMISSION SECONDAIRE
Elle pourra être remplacée. Attaches rapides interdites. La boite de vitesse doit être d'origine du type considéré.

PARTIE MOTEUR
5.12. CARBURATEURS
D'origine. Les gicleurs et aiguilles sont libres ainsi que les puits d'aiguille. Le filtre à air est libre. Interdiction de mettre la commande de starter au guidon par quelque moyen que ce soit (manette, etc…).

5.13. REGLAGE D'INJECTION
Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant peut être installé et doit être fixé aux connecteurs originaux. Le faisceau de câbles original doit être conservé ainsi que l'UCE : modifications internes autorisées.
Les contacteurs à clefs doivent rester à leur place, et être fonctionnels.

5.14. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT
Radiateur d'origine du type considéré à sa position d'origine. Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement devra être vidangé et remplacé par de l'eau, seul de l'alcool éthylique peut être rajouté. **Les radiateurs additionnels sont interdits.**

5.15. BOUGIES
Indice thermique libre.

5.16. PROTECTION CARTERS MOTEUR
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar (pas de protection métallique).
Afin d'éviter les pertes intempestives de ceux-ci, ils doivent être sécurisés à minima par deux fils métalliques.
Il est possible d'ajouter à cette cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque cotés la largeur du carénage.

5.17. PROTECTION CHAINE
Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type **nylon ou téflon ou matériaux composites** ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation doit être assurée impérativement par des vis ou des rivets (pas de rizlan).

5.18. SUPPORT DE BEQUILLE
Les supports de béquilles devront être réalisés en **nylon, téflon, ou matière équivalente**, et auront les dimensions suivantes :
Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les systèmes de V inversé type EWC sont interdits.

5.19. PROTECION DE CADRE
Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composite de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

5.20. FILTRE À AIR
La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée mais les tuyaux de drainage doivent être fermés (obstrués). Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine. Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.

5.21. POIGNEES D'ACCELERATEUR
Poignées d'accélérateur libres.

6. PIÈCES DEVANT RESTER D'ORIGINE
PARTIE CYCLE
6.1. CADRE
D'origine. Renforts de cadre interdits. Le té de fourche doit être d'origine du type considéré. Boucle arrière adaptable autorisée**.**

6.2. GUIDON
Les extrémités du guidon doivent être bouchées. Masses libres. Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine. Toute réparation de guidon interdite. Pour les motos disposant d'une version S et N, les 2 versions sont autorisées.

6.3. BATTERIE
La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.Le Lithium est interdit sauf s'il est d'origine.

PARTIE MOTEUR

6.3. MOTEUR

D’origine, seront autorisées les tolérances figurant sur le manuel de réparation de chaque constructeur.
Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée des données constructeur du modèle considéré.
Tout apport ou enlèvement de matière est interdit.
Toute modification moteur est interdite.
Joint de culasse et embase doivent être identiques en dimension à l'origine.
Le débridage est autorisé et ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. en aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.
Le shifter est autorisé.

6.4. RÉSERVOIR D’ESSENCE

Il devra rester d’origine ainsi que son système de robinet d’essence. Seul le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé, les vannes de type "Zennith" sont interdites. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

6.5. SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l’huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous au maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Ils doivent être démontables à la main par les commissaires, le directeur de course étant le seul a décidé de leur absence ou non. Le ruban adhésif est interdit.

7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé.
Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d’essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elle se révèle négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre analyse sera aux frais du pilote.

8. PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de n'importe quelle épreuve un passage sur le banc de puissance pourra être effectué sur chaque machine et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur de la machine vérifiée.
Suite à ce passage, un P.V. de puissance et de couple sera remis à l'organisation. Les organisateurs tiendront à disposition des concurrents leur P.V. Ces passages au banc serviront à définir plus précisément les performances admissibles pour chaque type de machine.

9. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est interdit entre chaque épreuve même pour les opérations de maintenance.
Si à la course suivante le plombage venait à manquer ou était non-conforme, l'exclusion du concurrent des courses de la manche précédente serait appliquée. De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n’est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu du classement de la manche.
Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord de l'organisation.

10. CARENAGES

Les têtes de fourche doivent être de de type "saute vent", Les modèles enveloppants ou fixes sont interdits, l’esprit roadster doit être conservé.
Les fixations doivent être de fabrication solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires se réservent le droit de refuser tout montage jugé dangereux.
Les dimensions devront être les suivantes (maximum) : longueur 45 cm, largeur 45 cm.
Les manches à air (partie reliant la prise d’air du carénage au cadre) doivent être retirées, l'ajout de conduit pour relier la boite à air est donc strictement interdit.

11. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées de plaques rouges mates avec des numéros blancs mats (pour les pilotes invités venant du championnat Twin Cup, de couleur blanche chiffres noirs). Pour les carénages de couleur rouge, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond rouge (et non autour de chaque numéro).

Elles seront impérativement trois :
- Une sur l’avant de la machine (au centre du carénage, ou de chaque coté),
- Deux à l’arrière de la machine.

Pour les coques arrière étroites, un seul numéro sera autorisé (sens de lecture : le bas du numéro vers l'arrière de la moto)
La plaque devra faire au minimum 28,5 cm dans sa largeur et 23, 5 cm dans sa hauteur.

La dimension minimum de tous les chiffres sera de :
- Hauteur : 14 cm
- Largeur : 8 cm
- Épaisseur : 2,5 cm

Les polices extravagantes sont interdites. Sont UNIQUEMENT autorisées les polices suivantes : Futura Heavy, Futura Heavy Italic, Univers Bold, Univers Bold Italic, Franklin Gothic, Franklin Gothic Italic.
Aucun contour de numéro ne sera autorisé.
Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l’espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage (pour pallier à toute défaillance de transpondeurs).

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.







ANNEXE 3: **Tableau des pneumatiques autorisés**

Désignation	Position	Dimensions	Indices charge et vitesse	Tubless Tube type	Commentaires	SAP Code
SPORTMAX GP RACER D211 E	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Endurance	627782
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Endurance	625929
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Endurance	625984
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Endurance	625988
SPORTMAX GP RACER D211 M	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Médium	625924
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Médium	625928
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Médium	625983
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Médium	625987
SPORTMAX GP RACER D211 S	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Soft	625923
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Soft	627784
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Soft	627788
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Soft	627790
SPORTMAX GP RACER D211	AR	160/60 ZR 17	(69W)	TL		
KR191 414	AV	125/80R17	PLUIE	TL	Medium	624647
KR393 414	AR	190/55R17	PLUIE	TL	Medium	626350
KR389 WA	AR	165/55R17	PLUIE	TL	Medium	624423